

Frumvarp til laga

um ökutækjatrýggingar.

(Lagt fyrir Alþingi á 140. löggjafarþingi 2011–2012.)

1. gr.

Markmið.

Markmið laga þessara er aukið umferðaröryggi allra vegfarenda hér á landi og að í gildi sé ábyrgðartrygging vegna ökutækja.

Einnig er það markmið laganna að tryggja að þeir sem váttryggingarskylda beinist að hafi í gildi váttryggingu til þess að lágmarka þann kostnað sem ella lendir á þeim sem slíka váttryggingu hafa.

2. gr.

Gildissvið.

Lög þessi gilda um ökutækjatrýggingar og skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækja.

Um skaðabótaábyrgð og ákvörðun skaðabóta fer eftir löggjöf viðkomandi aðildarríkis. Um skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækis hér á landi fer samkvæmt lögum þessum.

3. gr.

Orðskýringar.

Í lögum þessum merkir:

- Aðildarríki:** Ríki sem er aðili að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, aðili að stofnsamningi Fríverslunarsamtaka Evrópu eða Færeyjar.
- Almenn umferð:** Öll meðferð ökutækja og önnur umferð á vegum sem opnir eru almenníngi.
- Ökutæki:** Tæki sem skráningarskyld eru skv. 70. gr. umferðarlaga.
- Ökutækjatrýgging:** Ábyrgðartrygging skv. 7. gr. og slysatrygging ökumanns og eiganda skv. 8. gr.

4. gr.

Grundvöllur ábyrgðar o.fl.

Ábyrgðarmaður ökutækis, sbr. 6. gr., skal bæta það tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns.

Ábyrgðarmaður ökutækis, sbr. 6. gr., sem notað er til dráttar er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar það dregur annað ökutæki.

Bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda má lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.

Bætur fyrir tjón á munum má lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur að því af ásetningi eða gáleysi.

5. gr.

Skipting tjóns.

Ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið á þau að tiltölu við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum.

6. gr.

Ábyrgð.

Eigandi ökutækis ber ábyrgð á ökutæki og er fébótaskyldur skv. 4.–5. gr. Fébótaskyldan færast þó yfir á þann sem ökutækið notar í algeru heimildarleysi.

Auk ábyrgðar skv. 1. mgr. fer um bótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum.

7. gr.

Ábyrgðartrygging ökutækis.

Greiðsla á bótakröfu vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækis skal vera tryggð með ábyrgðartryggingu hjá:

- a. váttryggingafélagi sem hefur starfsleyfi til að taka að sér ábyrgðartryggingu ökutækja eða
- b. erlendu váttryggingafélagi sem hefur starfsleyfi í aðildarríki, enda hafi Fjármálaeftirlitinu verið tilkynnt á lögformlegan hátt að það taki að sér ábyrgðartryggingu ökutækja hér á landi.

Lögmælt ábyrgðartrygging skal gilda í aðildarríkjum á grundvelli eins og sama iðgjalds. Váttryggingin skal veita þá váttryggingarvernd í hverju aðildarríki sem kveðið er á um í lög-gjöf viðkomandi ríkis, eða þá váttryggingarvernd sem íslensk löggjöf mælir fyrir um þegar sú vernd er víðtækari. Váttryggingin skal gilda allt samningstímabilið þótt váttryggt ökutæki sé staðsett í öðru aðildarríki á því tímabili.

Öll váttryggingafélög sem taka að sér ábyrgðartryggingu ökutækja hér á landi skulu vera aðilar að Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. og taka þátt í starfsemi tjónsuppgjörsmiðstöðvar skv. 16. gr. og upplýsingamiðstöðvar skv. 17. gr.

Váttryggingafélag sem hyggst taka að sér ábyrgðartryggingu ökutækja hér á landi skal auk þessa tilkynna það Umferðarstofu.

Ábyrgðartrygging ökutækja skal tryggja bætur vegna líkamstjóns eða vegna missis framfæranda allt að 2.178 millj. kr. og vegna tjóns á munum allt að 392 millj. kr. sem hlýst af hverjum einstökum tjónsatburði.

Ráðherra er heimilt, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, að breyta váttryggingarfjárhæðum skv. 5. mgr. Ákvörðun ráðherra um breytingu fjárhæða skal birt með auglýsingu í B-deild Stjórnartíðinda.

8. gr.

Slysatrygging ökumanns og eiganda.

Auk ábyrgðartryggingar skv. 7. gr. skal hver ökumaður sem stjórnar ökutæki í almennri umferð tryggður sérstakri slysatryggingu, enda hafi hann ekki notað ökutækið í algeru heim-

ildarleysi, sbr. 1. mgr. 6. gr. Vátryggingin skal tryggja bætur fyrir líkamstjón af völdum slyss sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækisins, enda verði slysið rakið til notkunar ökutækis í merkingu 4. gr.

Slasist vátryggingartaki sem farþegi í eigin ökutæki eða af völdum þess skal hann eiga rétt til bóta úr vátryggingu þessari, enda verði líkamstjónið rakið til notkunar ökutækis í merkingu 4. gr.

Vátryggingin skal tryggja hverjum tjónþola bætur allt að 163 millj. kr. vegna hvers einstaks tjónsatburðar. Vátryggt skal hjá sama vátryggingafélagi og ábyrgðartryggir ökutækið. Um ákvörðun bótafjárhæðar fer eftir I. kafla skaðabótalaga.

Ráðherra er heimilt, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, að breyta vátryggingarfjárhæðum skv. 3. mgr. Ákvörðun ráðherra um breytingu fjárhæða skal birt með auglýsingu í B-deild Stjórnartíðinda.

Ef tjónþoli á rétt á skaðabótum vegna slyssins eftir lögum þessum eða öðrum skaðabóta-reglum lækka bætur úr þessari vátryggingu sem því nemur.

9. gr.

Vátryggingarskylda eiganda.

Vátryggingarskylda skv. 7. og 8. gr. hvílir á eiganda ökutækisins.

Eigi er skylt að kaupa vátryggingu vegna ökutækis í eigu ríkissjóðs.

Ráðherra getur undanþegið vátryggingarskyldu ökutæki sem eru í eigu erlendra ríkja eða alþjóðastofnana.

Nú er ökutæki ekki vátryggt skv. 2. og 3. mgr. og ber þá ríkissjóður ábyrgð með sama hætti og vátryggingafélag sem tekið hefur að sér vátryggingu skv. 7. og 8. gr.

10. gr.

Vátryggingariðgjald.

Vátryggingariðgjald ökutækis ásamt vöxtum og kostnaði hvílir sem lögveð á ökutækinu einnig þótt vátryggt sé fyrir hærri fjárhæð en lögbodið er, og gengur í eitt ár fyrir öllum öðrum skuldbindingum sem á því hvílir nema sköttum til ríkissjóðs. Á grundvelli slíks lögveðs má krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms. Lögveðið fellur ekki niður við eigendaskipti.

11. gr.

Lok vátryggingar.

Hafi iðgjald, auk áfallins kostnaðar, eigi verið greitt innan 14 daga frá sendingu tilkynningar skv. 1. mgr. 33. gr. laga nr. 30/2004, um vátryggingarsamninga, eða að liðnum greiðslufresti skv. 2. mgr. 32. gr. sömu laga, fellur vátrygging ökutækis úr gildi. Vátryggingafélagið skal þá þegar senda tilkynningu um það til Umferðarstofu. Falli vátrygging úr gildi af annarri ástæðu en vanskilum skal félagið tilkynna það Umferðarstofu þegar eftir að vátryggingin er úr gildi fallin.

Auk tilkynningar til Umferðarstofu skv. 1. mgr. skal félagið gera eiganda ökutækis, og vátryggingartaka eftir atvikum, viðvart og kynna honum réttaráhrif slíkrar tilkynningar, þar á meðal vantryggingagjald skv. 12. gr. Félagið skal ekki senda tilkynningu skv. 1. mgr. ef það hefur vitneskju um að ökutækið hafi verið vátryggt hjá öðru félagi eða það hafi verið afskráð.

12. gr.

Vanskil. Úrræði.

Nú berst Umferðarstofu tilkynning um að váttrygging ökutækis sé úr gildi fallin, sbr. 1. mgr. 11. gr., og skal þá lagt á mánaðarlegt gjald, vantryggingagjald, frá þeim degi er tilkynning barst, sem eigandi ökutækis skal greiða.

Fjárhæð vantryggingagjalds má vera allt að 25.000 kr. á mánuði. Fjárhæð gjaldsins skal ákvarða eftir gerð og búnaði ökutækja. Þá má ákveða að lækka gjaldið um 50% ef tilkynning váttryggingafélags skv. 1. mgr. er afturkölluð innan tiltekins tíma eða ökutæki er skráð ótímabundið úr umferð innan sama tíma. Gjaldið skal ekki leggjast á oftar en tíu sinnum vegna sömu tilkynningar og getur það að hámarki orðið 250.000 kr.

Vantryggingagjald ásamt innheimtukostnaði skal njóta lögveðs í ökutækinu í samræmi við ákvæði 10. gr. og fjárnámsréttar hjá eiganda ökutækis án undangengins dóms eða sáttar.

Falli váttrygging úr gildi, sbr. 1. mgr. 11. gr., skal leggja bann við notkun ökutækis. Til að framfylgja því banni má fjarlægja skráningarmarki ökutækis, festa á það tilkynningu um bann við notkun þess eða nota til þess gerðan tækjabúnað til að hindra notkun. Heimilt er að leita aðstoðar lögreglu við aðgerðir samkvæmt þessari grein.

Eiganda ökutækis, og váttryggingartaka eftir atvikum, skal án tafar send tilkynning með sannanlegum hætti um álagningu vantryggingagjalds og réttaráhrif hennar og eftir atvikum um bann við notkun ökutækis. Skal honum veittur 14 daga frestur frá birtingu annaðhvort til að greiða iðgjald váttryggingar sem er í vanskilum og áfallið vantryggingagjald auk kostnaðar eða til að skrá ökutæki ótímabundið úr umferð. Sé ökutæki skráð úr umferð má fresta frekari innheimtuaðgerðum í allt að þrjú mánuði. Að öðrum kosti er heimilt án frekari tilkynninga að óska nauðungarsölu á ökutækinu, hefja aðrar aðgerðir til innheimtu gjaldsins eða hefja aðgerðir til að aftra notkun þess.

Greiðsla vantryggingagjalds frestar ekki réttaráhrifum samkvæmt þessari grein nema eigandi greiði jafnframt gjaldfallið váttryggingariðgjald ásamt vöxtum og kostnaði.

Takist ekki birting skv. 5. mgr. eða sé erfiðleikum háð má að liðnum einum mánuði frá álagningu vantryggingagjalds birta opinberlega tilkynningu þar sem fram kemur skráningarnúmer ökutækis, nafn skráðs eiganda þess og eftir atvikum lýsing ökutækis þess sem sætt hefur álagningu gjaldsins. Telst slík birting jafngilda birtingu greiðsluáskorunar samkvæmt ákvæðum laga nr. 90/1991, um nauðungarsölu.

Heimilt er að halda úti vefsíðu þar sem birt eru skráningarnúmer þeirra ökutækja sem á hvílir vantryggingagjald hverju sinni.

Ráðherra er heimilt að fela öðru stjórnvaldi álagningu og innheimtu vantryggingagjalds.

13. gr.

Réttarstaða tjónþola.

Enda þótt ábyrgðartryggingin sé fallin úr gildi ber váttryggingafélag áfram ábyrgð gagnvart þriðja manni á sérhverju tjóni sem verður þar til mánuður er liðinn frá því að váttryggingafélag sendi Umferðarstofu tilkynningu skv. 1. mgr. 11. gr.

Váttryggingafélag ber ekki ábyrgð á grundvelli slysatryggingar ökumanns og eiganda, sbr. 8. gr., eftir að tilkynning skv. 1. mgr. 11. gr. hefur verið send.

14. gr.

Tjón af völdum óþekktra eða óvátryggðra ökutækja.

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. skulu sem ábyrgðaraðili greiða tjónþola bætur fyrir líkamsáverka eða missi framfæranda vegna slyss hér á landi ef ætla má að tjónið hafi hlotist af notkun óþekkts ökutækis. Séu greiddar bætur fyrir líkamstjón skal jafnframt greiða bætur fyrir munatjón vegna sama tjónsatviks.

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. skulu sem ábyrgðaraðili greiða tjónþola bætur vegna tjónsatviks sem hlotist hefur hér á landi af notkun ökutækis sem engin ábyrgðartrygging hefur verið keypt fyrir eða vátrygging þess hefur verið felld niður af vátryggingafélaginu eða ekki haldið í gildi.

Bætur skv. 1. mgr. og 2. mgr. greiðast af Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. allt að vátryggingarfjárhæð sem er ákveðin í lögum þessum.

Bætur skv. 1. og 2. mgr. greiðast ekki ef Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. sýna fram á að tjónþoli, sem af fúsum vilja hefur tekið sér far í ökutæki sem tjón hlýst af, vissi að lögmælt ábyrgðartrygging var ekki fyrir hendi er tjónsatvikið varð. Sama á við um tjón á munum sem fluttir eru með ökutæki sem eigandi eða sendandi þeirra vissi að var óvátryggt. Skaðabætur eftir ákvæðum þessum skal ekki heldur greiða til að fullnægja endurkröfu frá þriðja manni.

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. bæta ekki tjón er ætla má að sé af völdum ökutækis sem undanþegið er vátryggingarskyldu og er í eigu ríkissjóðs Íslands, erlends ríkis eða alþjóðastofnunar. Ábyrgð á slíkum kröfum fer skv. 4. mgr. 9. gr.

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. eiga endurkröfurétt samkvæmt almennum reglum íslensks réttar á hendur þeim sem bera skaðabótaábyrgð á tjóni af völdum óvátryggðs ökutækis, þ.m.t. eiganda og ökumanni. Sama á við hafi félagið greitt bætur fyrir tjón af völdum óþekkts ökutækis, ef síðar upplýsist um það. Í því tilviki á félagið einnig endurkröfurétt á hendur vátryggjanda ökutækisins. Ákvæði þessarar málsgreinar haggja ekki reglum um kröfur samkvæmt öðrum endurkröfuheimildum.

15. gr.

Tímabundin notkun erlendra ökutækja.

Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. er skylt að greiða skaðabætur sem ábyrgðaraðili vegna óvátryggðs erlends ökutækis sem um stundarsakir er notað hér á landi án þess að vera skráð hér.

16. gr.

Tjónsuppgjörsmiðstöð.

Fjármálaeftirlitið viðurkennir tjónsuppgjörsmiðstöð sem greitt getur bætur vegna tjóns af völdum ökutækis ef:

- a. tjónþoli er búsettur hér á landi,
- b. ökutækið er vátryggt og að öllu jöfnu staðsett í öðru aðildarríki, eða ef ökutækið er óþekkt, eða ef ekki er unnt að hafa upp á vátryggingafélagi því sem vátryggði ökutækið og
- c. tjónið varð í öðru aðildarríki EES eða í öðru ríki sem er aðili að tilhöguninni um græna kortið.

Tjónsuppgjörsmiðstöð á enn fremur að geta greitt bætur vegna tjóns af völdum ökutækja sem vátryggð eru hér á landi ef:

- a. tjónþoli er búsettur í öðru aðildarríki,
- b. ökutækið er að jafnaði staðsett í öðru aðildarríki en því þar sem tjónþoli er búsettur og
- c. tjónið varð í öðru aðildarríki en því þar sem tjónþoli er búsettur eða öðru ríki sem er aðili að tilhöguninni um græna kortið.

17. gr.

Upplýsingamiðstöð.

Fjármálaeftirlitið viðurkennir upplýsingamiðstöð sem aðstoðar við öflun grundvallarupplýsinga sem eru nauðsynlegar við meðferð tjónamáls ef tjónþoli er búsettur hérlendis, ökutækið er váttryggt eða að öllu jöfnu staðsett hér, eða tjónið varð hér á landi. Þetta gildir þó því aðeins að:

- a. tjónþoli sé búsettur í aðildarríki,
- b. ökutækið sé váttryggt og að öllu jöfnu staðsett í aðildarríki,
- c. tjónið hafi orðið í aðildarríki eða öðru ríki sem er aðili að tilhöguninni um græna kortið.

18. gr.

Greiðsluskylða og endurkröfuréttur váttryggingafélags.

Váttryggingafélag er greiðsluskylt gagnvart tjónþola vegna bótakrafna skv. 1. mgr. 7. gr.

Nú hefur váttryggingafélag greitt bætur skv. 7. gr. og á þá félagið endurkröfurétt á hendur hverjum þeim sem valdið hefur tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Lækka má endurkröfu með hliðsjón af sök tjónvalds, efnahag hans, fjárhæð tjónsins eða öðrum atvikum. Enn fremur á váttryggingafélag endurkröfu á tjónvald hafi tjón verið greitt eftir að váttrygging er fallin niður skv. 13. gr.

Bannað er að kaupa váttryggingu gegn endurkröfu váttryggingafélags.

19. gr.

Endurkröfunefnd.

Ráðherra skipar nefnd þriggja manna til að kveða á um hvort beita skuli endurkröfurétti vegna gáleysis eða ásetnings þess sem ábyrgð ber á tjóni sem váttryggingafélag hefur bætt samkvæmt lögum þessum. Um sérstakt hæfi nefndarmanna fer eftir II. kafla stjórnslulaga. Skal einn nefndarmaður skipaður eftir tilnefningu váttryggingafélaga þeirra sem viðurkenningu hafa skv. 7. gr., einn eftir tilnefningu Félags íslenskra bifreiðaeigenda og einn án tilnefningar og er hann formaður nefndarinnar. Ef ágreiningur verður milli váttryggingafélanna eða félagsins um tilnefningu sker ráðherra úr. Skipunartími nefndarinnar skal vera þrjú ár.

Kostnaður af störfum nefndarinnar greiðist úr ríkissjóði, en váttryggingafélög skulu endurgreiða þann kostnað.

20. gr.

Meðferð skaðabótamála.

Nú er bótakrafa samkvæmt ákvæðum 4. og 5. gr. höfð uppi í sakamáli og skal þá tilkynna váttryggingafélagi því er ábyrgðartryggt hefur ökutækið um kröfuna. Hefur félagið þá sama rétt og sökunautur sjálfur til að koma að vörnum í skaðabótamálinu enda er þá áfellingdómur bindandi fyrir váttryggingafélagið og aðfararhæfur gagnvart því.

Um meðferð bótakröfu í einkamáli fer eftir 44. gr. laga um váttryggingarsamninga.

21. gr.

Bætur hærri en váttryggingarfjárhæð.

Ef bætur vegna tjóns eru ákveðnar hærri en váttryggingarfjárhæðinni nemur skal skipta henni að tiltölu á milli þeirra sem kröfur eiga vegna tjónsins. Þetta ákvæði gildir einnig þótt váttryggingarfjárhæðin sé hærri en lögboðið er.

Ef einhver þeirra sem bótarétt eiga skv. 1. mgr. hefur eigi tilkynnt félaginu um kröfu sína innan sex mánaða frá tjónsatburði má váttryggingafélagið vítalaust greiða váttryggingarféð að fullu öðrum þeim er bótarétt eiga.

22. gr.

Fyrning bótakrafna.

Bótakröfur samkvæmt lögum þessum, aðrar en kröfur um bætur fyrir líkamstjón, bæði á hendur þeim sem ábyrgð ber og váttryggingafélagi, svo og endurkröfur váttryggingafélags, fyrnast á fjórum árum frá lokum þess almanaksárs sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Kröfur þessar fyrnast þó í síðasta lagi á tíu árum frá tjónsatburði.

Kröfur um bætur fyrir líkamstjón fyrnast á tíu árum frá tjónsatburði.

23. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra setur reglugerðir um:

- a. starfsháttu endurkröfunefndar skv. 19. gr., þar á meðal um hvernig váttryggingafélög senda nefndinni gögn um bótakröfur,
- b. framkvæmd váttryggingarskyldunnar, þar á meðal um skyldu váttryggingafélaga til að taka þátt í gagnkvæmu ábyrgðarkerfi vegna tjóna af völdum óváttryggðra og óþekktra ökutækja og um skyldu váttryggingafélaga til að gefa út vottorð með upplýsingum um skaðabótakröfur vegna tjóns sem varða váttryggt ökutæki eða að ekki sé um slíkar kröfur að ræða,
- c. málsmeðferð við álagningu og innheimtu vantryggingagjalds skv. 12. gr., skilyrði lækunar þess, fjárhæð gjalds eftir gerð og búnaði ökutækja, hver skuli annast álagningu þess og innheimtu, þóknun vegna innheimtu og skil þess í rikissjóð.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerðir um:

- a. þátttöku váttryggingafélaga í Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf., tjónsuppgjörsmiðstöð skv. 16. gr. og upplýsingamiðstöð skv. 17. gr.,
- b. undanþágur frá váttryggingarskyldu samkvæmt lögum þessum vegna tiltekinna ökutækja,
- c. greiðslu bóta vegna tjóna er ökutæki, sem undanþegin eru váttryggingarskyldu skv. 2. og 3. mgr. 9. gr., valda erlendis,
- d. greiðslu bóta frá tjónsuppgjörsmiðstöð og um starfsemi hennar skv. 16. gr.; hann getur enn fremur kveðið á um nánari reglur um meðferð bótakrafna hjá váttryggingafélögum og tjónsuppgjörfulltrúum váttryggingafélaga skv. 11. tölul. 1. mgr. 19. gr. laga um váttryggingastarfsemi, sbr. 104. gr. þeirra laga,
- e. starfsemi upplýsingamiðstöðvar skv. 17. gr., þar á meðal hvaða upplýsingar falla undir 1. mgr., um skyldu váttryggingafélaga og tjónsuppgjörfulltrúa skv. 11. tölul. 1. mgr. 19. gr. laga um váttryggingastarfsemi, sbr. 104. gr. þeirra laga, til að láta upplýsingamiðstöð skv. 1. mgr. og upplýsingaskrifstofum í öðrum aðildarríkjum í té upplýsingar og nánari framkvæmd laga þessara,

- f. slysatryggingu ökumanns og eiganda annarra ökutækja en þeirra sem eru tilgreind í 1. mgr. 8. gr.; þó skal váttryggingin aldrei taka til notkunar þeirra við leik, æfingar, keppni eða aðra sambærilega áhættu.

24. gr.

Eftirlit.

Fjármálaeftirlitið fer með eftirlit með framkvæmd laga þessara og reglna settra samkvæmt þeim.

25. gr.

Innleiðing.

Lög þessi fela í sér innleiðingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/103/EB frá 16. september 2009 um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og um að fylgja því eftir að váttrygging vegna slíkrar ábyrgðar sé tekin, eins og hún var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 117/2011 frá 21. október 2011.

26. gr.

Gildistaka.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2013.

Við gildistöku laga þessara fellur úr gildi XIII. kafli umferðarlaga, nr. 50/1987. Reglugerðir og öll önnur fyrirmæli sem sett hafa verið skv. XIII. kafla umferðarlaga, halda gildi sínu, að svo miklu leyti sem þau samrýmast ákvæðum laga þessara, uns nýjar reglugerðir hafa verið settar.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I. Almenn.

Hinn 1. júlí 2008 skipaði viðskiptaráðherra nefnd sem falið var það verkefni að semja frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar sem kæmi í stað XIII. kafla gildandi umferðarlaga, nr. 50/1987. Í nefndina voru skipuð þau Guðný Björnsdóttir hdl., sem jafnframt var formaður nefndarinnar, Arnaldur Hjartarson hdl., samkvæmt tilnefningu Félags íslenskra bifreiðaeigenda, Helga Jónsdóttir hdl., samkvæmt tilnefningu Samtaka fjármálafyrirtækja, og Rúnar Guðmundsson, hdl. sviðsstjóri, samkvæmt tilnefningu Fjármálaeftirlitsins.

Meginverkefni nefndarinnar var að færa reglur XIII. kafla umferðarlaga, nr. 50/1987, í sérstök lög og semja ný lagaákvæði sem af þeirri breytingu leiddi. Auk þess yfirfór nefndin efni gildandi lagareglna. Við þá yfirferð var m.a. hugað að nýrri löggjöf um váttryggingarsamninga, réttarframkvæmd undanfarinna ára og ábendingum sem nefndinni bárust. Vegna tengsla við ákvæði umferðarlaga, bæði hvað varðar skilgreiningar, skráningu og skoðun ökutækja, var haldinn sameiginlegur fundur með nefnd þeirri sem samtímis vann að heildarendurskoðun umferðarlaga, en tveir fulltrúar umferðarlaganefndar komu á fund nefndarinnar og í lokin var haldinn fundur með fulltrúum beggja nefndanna. Þá var sérstaklega fjallað um það hvort í lögum um ökutækjatrýggingar skyldu vera reglur um atriði sem til þessa hafa eingöngu verið í reglugerð um lögmaeltar ökutækjatrýggingar.

Nefndin kom saman til fundar alls 12 sinnum áður en hún lauk störfum og skilaði niðurstöðum sínum til ráðherra í frumvarpsformi 9. júlí 2009. Hinn 6. ágúst 2009 auglýsti ráðuneytið frumvarpsdrögin á heimasíðu sinni og gaf almenningi kost á því að koma á framfæri

athugasemdum. Að teknu tilliti til ábendinga sem fram komu, svo og þess að Evrópu-sambandið gaf út nýja tilskipun um ökutækjatrýggingar 2009/103/EB voru gerðar nokkrar breytingar á frumvarpsdrögum nefndarinnar. Þeirra helstar voru breytingar á ákvæðum um vanskil og úrræði váttryggjanda og lagt var til að váttryggingafélag bæri ábyrgð gagnvart þriðja manni á tjóni, sem fellur undir ábyrgðartryggingu ökutækis, í tiltekinn tíma frá því að hún fellur úr gildi en slíkt ætti ekki við um slysatryggingu ökumanns.

Frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar var lagt fram á 139. löggjafarþingi (þskj. 1230, 711. mál) en hlaut ekki afgreiðslu og er nú lagt fram öðru sinni. Með tilliti til athugasemda er fram komu við meðferð frumvarpsins í viðskiptanefnd hafa efnisákvæði frumvarpsins tekið nokkrum breytingum. Þeirra helstar eru:

1. Bætt er við skilgreiningu á hugtökunum aðildarríki og almenn umferð. Skilgreiningu á hugtaki ökutæki var jafnframt breytt til að gæta samræmis við skráningarskyldu samkvæmt frumvarpi innanríkisráðherra til nýrra umferðarlaga (þskj. 1050, 656. mál). Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/103/EB leggur þá skyldu á herðar aðildarríkja að sjá til þess að þeir sem verða fyrir tjóni af völdum ökutækja fái bætur. Enginn greinarmunur er gerður á því hvort viðkomandi ökutæki er skráningarskyldt eða ekki. Án skráningarskyldu er eftirlit útilokað og því nauðsynlegt að láta váttryggingarskyldu samkvæmt frumvarpi þessu haldast í hendur við skráningarskyldu samkvæmt frumvarpi til nýrra umferðarlaga.
2. Lagt er til að gildissvið slysatryggingar ökumanns og eiganda skv. 8. gr. frumvarpsins verið þrengt svo hún taki aðeins til ökumanna sem stjórná ökutæki í almennri umferð, sjá nánari umfjöllun í athugasemdum við 8. gr. frumvarpsins.
3. Lagðar eru til miklar breytingar á ákvæðum um vanskil og úrræði váttryggjanda. Í umferð munu vera yfir 5.000 óváttryggð ökutæki (janúar 2012). Ásamt því að vera óváttryggð er stór hluti þessara ökutækja jafnframt óskoðaður, enda gild váttrygging forsenda skoðunar. Í frumvarpinu er lagt til að heimilt sé að leggja á sérstakt vantryggingagjald vegna óváttryggðra ökutækja auk þess sem leggja má bann við notkun ökutækis. Fjárhæð gjaldsins skal ákvarða eftir gerð og búnaði ökutækis. Gjaldið má að hámarki nema 25.000 kr. á mánuði og getur uppsöfnuð heildarfjárhæð að hámarki numið 250.000 kr. Vantryggingagjald ásamt innheimtukostnaði skal njóta lögveðs í ökutækinu og fjárnámsréttar hjá eiganda ökutækis án undangengins dóms eða sáttar. Eiganda skal veittur 14 daga frestur frá birtingu til að leysa málið. Að þeim tíma liðnum er m.a. heimilt án frekari tilkynninga að óska nauðungarsölu á ökutækinu. Takist ekki birting eða sé erfíðleikum háð má að liðnum einum mánuði frá álagningu vantryggingagjalds birta opinberlega tilkynningu með upplýsingum um ökutækið og eiganda. Telst slík birting jafngilda birtingu greiðsluáskorunar samkvæmt ákvæðum laga um nauðungarsölu. Heimilt er að halda úti vefsíðu þar sem birt eru skráningarnúmer þeirra ökutækja sem á hvílir vantryggingagjald hverju sinni. Lagt er til að ráðherra verði heimilt að fela öðru stjórnvaldi álagningu og innheimtu vantryggingagjaldsins.
4. Fellt var út ákvæði um viðurlög vegna notkunar á óváttryggðu ökutæki, enda talið að slík úrræði séu ólíkleg til að ná fram markmiðum sínum þar sem erfitt gæti reynst að sanna að ökumaður hafi vitað eða mátt vitað að ökutækið væri óváttryggt.
5. Vísanir til umráðamanns í frumvarpinu voru teknar út. Í frumvarpi til nýrra umferðarlaga (þskj. 1050, 656. mál) er lagt til grundvallar að höfuðábyrgð á ökutæki hvíli á skráðum eiganda ökutækis, en hugtakið „umráðamaður“ er sett innan sviga á eftir eiganda í nokkrum greinum frumvarpsins og með því lögð áhersla á að skyldur umráða-

manns eru afleiddar af þeim kvöðum sem lagðar eru á skráðan eiganda ökutækis samkvæmt frumvarpinu. Sömu línu er fylgt í þessu frumvarpi, þ.e. að höfuðábyrgð hvíli ætíð á eiganda. Þó er hugtakið umráðamaður ekki sett innan sviga á eftir eiganda í texta frumvarpsins enda á það að vera skýrt að ábyrgð samkvæmt frumvarpi þessu hvílir ætíð á eiganda. Í þeim tilfellum þegar annar aðili en eigandi fer með umráð, svo sem samkvæmt eignarleigu- eða afnotasamningi, þá geta aðilar samið um tryggingar viðkomandi ökutækis sín á milli, þ.e. hver tryggir ökutækið. Ábyrgð þess að ökutæki sé með tilskildar tryggingar hvílir þó ætíð á eiganda og hann sætir afleiðingum þess ef ökutæki er í umferð án tilskilinna trygginga. Jafnframt er það skýrt að fébótaskylda skv. 1. mgr. 6. frumvarpsins hvílir á eiganda einum. Hér er verið að leggja til að horfið verði frá því fyrirkomulagi er komið var á með lögum nr. 44/1993 sem breyttu lögum nr. 50/1987 á þann veg að umráðamaður getur, auk eiganda, borið ábyrgð á tjóni sem skylt er að greiða eftir bótareglum laganna.

6. Fjármálaeftirlitinu er falið eftirlit með framkvæmd laganna í stað Umferðarstofu áður.
7. Lagðar eru til breytingar á heimild og skyldu ráðherra til setningar reglugerða skv. 24. gr.

II. Sögulegt ágríp.

Fyrstu lagareglur um bætur fyrir tjón af notkun bifreiða voru lög nr. 21/1914, um notkun bifreiða. Lögfest var víðtæk („ströng“) bótaregla sem tók til tjóns á hagsmunum utan bifreiðar og einnig tjóns á fólki eða varningi, er bifreið flutti, ef bifreið var til afnota fyrir almennig gegn borgun. Í reglunni fólst sú undantekning frá almennum reglum um sönnun að sönnunarbyrði var lögð á þann sem ábyrgð bar á bifreiðinni, þannig að hann varð bótaskyldur ef honum tókst ekki að sanna „að slysi eða tjóni hefði ekki orðið afstýrt, þótt bifreiðin hefði verið í lagi og ökumaður sýnt fulla aðgæslu og varkárni“. Þrátt fyrir breytingar á bifreiðalögum héldust bótareglur laga nr. 21/1914 að stofni til óbreyttar allt til 1958, en sérstök regla um árekstur bifreiða var lögfest með bifreiðalögum, nr. 23/1941.

Með umferðarlögum, nr. 26/1958, var skaðabótareglum vegna tjóns af völdum umferðarslysa og umferðaróhappa breytt. Ábyrgð án sakar (hlutlæg bótaábyrgð) kom í stað sakarlíkindareglu. Gildissvið bótareglanna var einnig rýmkað og tóku þær til fleiri ökutækja en bifreiða og bifhjóla. Enn fremur var reglum um ábyrgðaraðila breytt þannig að bótaábyrgð hvíldi á skráðum eða skráningarskyldum eiganda ökutækis, án tillits til þess hver hafði umráð tækisins. Með umferðarlögum, nr. 40/1968, var „hægri umferð“ tekin upp hér á landi, en ekki voru gerðar breytingar á bótareglum.

Umferðarlög, nr. 50/1987, öðluðust gildi 1. mars 1988. Þau lög fólu í sér nokkrar breytingar á skaðabótareglum. Helstu nýmæli voru tvö: 1. Gáleysi sem ekki er stórfellt skerðir ekki bótarétt manns sem slasast eða missir framfaranda. 2. Sama bótaregla (ábyrgð án sakar) gildir um tjón á mönnum eða munum sem fluttir eru með ökutæki, hvort sem flutt er gegn gjaldi eða ekki. Með lögum nr. 44/1993 var gerð sú breyting á 1. mgr. 90. gr. umferðarlaga að umráðamaður ökutækis getur, auk eiganda, borið ábyrgð á tjóni sem skylt er að greiða eftir bótareglum laganna. Að öðru leyti standa skaðabótareglur umferðarlaga óbreyttar frá 1987.

Í tengslum við breytingar á skaðabótareglum 1987 var það nýmæli lögleitt með 92 gr. umferðarlaga að skylt er að kaupa hjá váttryggingafélagi því sem ábyrgðartryggir ökutæki sérstaka slysatryggingu ökumanns til viðbótar slysatryggingu hjá Tryggingastofnun ríkisins. Ákvæði 92. gr. umferðarlaga var breytt með lögum nr. 32/1998. Var orðalag ákvæðisins gert

skýrara og jafnframt lögfest það nýmæli að hin sérstaka slysatrygging, sem áður tók aðeins til ökumanns, var einnig látin ná til váttryggingartaka er slasast „sem farþegi í eigin ökutæki eða af völdum þess“. Þá var tilvísun til slysatryggingar ökumanns samkvæmt lögum um almannatryggingar felld brott, en ökumannstrygging almannatryggingalaga hafði verið felld brott með lögum nr. 104/1992.

Ábyrgðartrygging ökutækja var fyrst lögleidd árið 1926, sbr. lög nr. 34/1926 og lög nr. 56/1926, um notkun bifreiða. Lagaákvæði um ábyrgðartryggingu bifreiða eru nú í XIII. kafla umferðarlaga, sjá 91. gr. og 93.–98. gr., sbr. og 99. gr., sem fjallar um fyrningu. Þá er í gildi reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar, nr. 424/2008.

Vegna aðildar Íslands að Evrópska efnahagssvæðinu, sbr. lög nr. 2/1993 um Evrópska efnahagssvæðið, ber Íslandi að haga réttarreglum sínum eftir tilskipun Evrópusambandsins 2009/103/EB frá 16. september 2009, um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og um að fylgja því eftir að váttrygging vegna slíkrar ábyrgðar sé tekin, sem fellir úr gildi tilskipun 72/166/EBE frá 24. apríl 1972, tilskipun 84/5/EBE frá 30. desember 1983, tilskipun 90/232/EBE frá 14. maí 1990, tilskipun 2000/26/EB frá 16. maí 2000 og tilskipun 2005/14/EB frá 11. maí 2005. Með tveimur síðastnefndu tilskipununum, fjórðu og fimmtu tilskipununum svokölluðu, hafa verið gerðar breytingar á umferðarlögum, sbr. lög nr. 26/2003 og lög nr. 155/2007. Þá hafa þær einnig leitt til breytinga á reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar.

III. Meginreglur.

Rétt þykir að fjalla sérstaklega um þær meginreglur er fram koma í frumvarpinu. Þær eru eftirfarandi:

1. Eigandi ökutækis ber ábyrgð á því og skal bæta það tjón sem hlýst af notkun þess. Hér er um að ræða hina svokölluðu *hlutlægu ábyrgðarreglu* (ábyrgð án sakar). Ábyrgðarmaður ökutækis sem notað er til dráttar er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar það dregur annað ökutæki.
2. Eigandi ökutækis ber ábyrgð á að ökutæki sé með tilskildar tryggingar, þ.e. ábyrgðartryggingu skv. 7. gr. frumvarpsins og slysatryggingu ökumanns og eiganda skv. 8. gr. frumvarpsins.
3. Ábyrgðartrygging skal gilda í aðildarríkjum á grundvelli eins og sama iðgjalds og skal hún veita þá váttryggingarvernd í hverju aðildarríki sem kveðið er á um í löggjöf viðkomandi ríkis, eða þá váttryggingarvernd sem íslensk löggjöf mælir fyrir um þegar sú vernd er víðtækari. Váttryggingin skal gilda allt samningstímabilið þótt váttryggt ökutæki sé staðsett í öðru aðildarríki á því tímabili.
4. Váttryggingariðgjald ökutækis skv. 7. og 8. gr. hvílir ásamt vöxtum og kostnaði sem lögveð á ökutæki einnig þótt váttryggt sé fyrir hærri fjárhæð en lögboðið er, og gengur í eitt ár fyrir öllum öðrum skuldbindingum sem á því hvílir nema sköttum til ríkissjóðs.
5. Standi eigandi ekki skil á váttryggingariðgjaldi skv. 7. og 8. gr. þá skal lagt á sérstakt mánaðarlegt gjald, vantryggingagjald, sem má vera allt að 25.000 kr. á mánuði. Gjaldið skal ekki leggjast á oftar en tíu sinnum vegna sömu tilkynningar og getur það að hámarki orðið 250.000 kr. Vantryggingagjald ásamt innheimtukostnaði skal njóta lögveðs í ökutækinu og fjárnámsréttar hjá eiganda ökutækis án undangengins dóms eða sáttar.
6. Ábyrgðartrygging ökutækja skal tryggja bætur vegna líkamstjóns eða vegna missis framfæranda í samræmi við það sem nánar greinir í 7. gr. Slysatrygging ökumanns og eiganda, sbr. 8. gr., skal tryggja bætur fyrir líkamstjón af völdum slyss sem ökumaður

verður fyrir við stjórn ökutækisins eða váttryggingartaki sem farþegi í eigin ökutæki, enda verði slysið rakið til notkunar ökutækis í merkingu 4. gr. Slysáttrygging ökumanns og eiganda er einungis ætlað að bæta það tjón sem verður vegna notkunar ökutækis í almennt umferð.

7. Lækka má eða fella niður bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Einnig má lækka eða fella niður bætur vegna tjóns á munum ef tjónþoli var meðvaldur að því af ásetningi eða gáleysi.
8. Í þeim tilfellum sem óváttryggt eða óþekkt ökutæki veldur tjóni þá skulu Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. (ABÍ) greiða tjónþola bætur samkvæmt því sem nánar greinir í 14. gr. frumvarpsins. Skaðabætur greiðast ekki ef ABÍ sýna fram á að tjónþoli, sem af fúsum vilja hefur tekið sér far í ökutæki sem tjón hlýst af, vissi að lögmælt ábyrgðartrygging var ekki fyrir hendi er tjónsatvikið varð. Sama á við um tjón á munum sem fluttir eru með ökutæki sem eigandi eða sendandi þeirra vissi að var óváttryggt. ABÍ eiga endurkröfurétt samkvæmt almennum reglum íslensks réttar á hendur þeim sem bera skaðabótaábyrgð á tjóni af völdum óváttryggðs ökutækis, þ.m.t. eiganda og ökumanni.
9. Almennur fyrningarfrestur bótakrafna samkvæmt frumvarpinu er fjögur ár frá lokum þess almanaksárs sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Kröfur þessar fyrnast þó í síðasta lagi á tíu árum frá tjónsatburði. Kröfur um bætur fyrir líkamstjón fyrnast á tíu árum frá tjónsatburði.

IV. Helstu breytingar.

Margar greinar frumvarpsins eru samhljóða greinum XIII. kafla gildandi umferðarlaga. Helstu breytingar sem frumvarpið felur í sér eru:

1. Sérstök lög skulu gilda um lögmæltar ökutækjatryggingar og bótaábyrgð vegna tjóns af völdum vélknúinna ökutækja í stað XIII. kafla gildandi umferðarlaga.
2. Lagt er til að í lögum verði reglur um atriði sem nú eru eingöngu í reglugerð en rétt þykir að verði í lögum, svo sem reglur um lok váttryggingar og tjón af völdum óváttryggðra og óþekktara ökutækja. Ekki er þar um að ræða efnislegar breytingar frá gildandi rétti.
3. Lögð eru til áhrifaríkari úrræði vegna óváttryggðra ökutækja.
4. Lagt er til að horfið verði frá því fyrirkomulagi að umráðamaður geti, auk eiganda, borið hlutlæga ábyrgð á tjóni sem skylt er að greiða eftir bótareglum frumvarpsins.
5. Lagt er til að gildissvið slysáttryggingar ökumanns og eiganda takmarkist við tjón sem verður vegna notkunar ökutækis í almennt umferð.
6. Lögð er til rýmkun á fyrningarreglum. Í 22. gr. er gerð tillaga um að ákvæði um fjögurra ára fyrningarfrest eigi ekki við um kröfur um bætur vegna líkamstjóns. Kröfur um bætur vegna líkamstjóns fyrnist á tíu árum frá tjónsatburði.

V. Áhrif.

Með frumvarpi þessu er verið að færa ákvæði um lögmæltar ökutækjatryggingar úr XIII. kafla umferðarlaga, nr. 50/1987, í sér lög um ökutækjatryggingar. Jafnframt felur frumvarp þetta í sér innleiðingu á tilskipun Evrópuþingins og ráðsins 2009/103/EB um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og um að fylgja því eftir að váttrygging vegna slíkrar ábyrgðar sé tekin. Tilskipunin dregur saman eldri tilskipanir á sama sviði og felur ekki í sér efnisbreytingu. Eldri tilskipanir á þessu sviði hafa þegar verið innleiddar í íslenskan rétt

með breytingum á gildandi umferðarlögum. Áhrif þessa frumvarps, verði það að lögum, eru því almennt ekki mikil en þó er vert að nefna eftirfarandi atriði:

1. Frumvarpið kveður á um árangursríkari úrræði vegna óváttryggðra ökutækja. Það úrræði mun vonandi skila færri óváttryggðum ökutækjum í umferð. Úrræðið felur m.a. í sér að lagt er á sérstakt vantryggingagjald. Afleiðingar þess verða væntanlega þær að eigendur ökutækja sem ekki standa skil á lögboðnum tryggingum samkvæmt frumvarpinu verða fyrir kostnaðarauka vegna greiðslu á áðurnefndu vantryggingagjaldi. Innheimta á gjaldinu mun vonandi skila inn auknum tekjum til ríkissjóðs og er í þessu samhengi vert að benda á auknar tekjur ríkissjóðs vegna innheimtu á vanrækslugjaldi vegna óskoðaðra ökutækja. Á árinu 2011 námu greidd vanrækslugjöld um 360 milljónum króna.
2. Í frumvarpinu er lagt til að slysatrygging ökumanns og eiganda muni ekki taka til tjóns sem verður við notkun ökutækis utan almennrar umferðar. Líkt og kemur fram hér að ofan þá er frumvarp þetta flutt í annað sinn, síðast var það flutt á 139. þingi og náði þá ekki fram að ganga. Við umfjöllun um frumvarpið í viðskiptanefnd (nú efnahags- og viðskiptanefnd) á 139. þingi var um það rætt að breytingin mundi væntanlega hafa áhrif til lækkunar á iðgjöldum þeirra ökumanna sem einungis aka um í almennri umferð en upplýst var fyrir nefndinni að iðgjöld ökumanna í áhættuakstri eru lægri en útgjöld vegna tjóna í þeim flokki og hefur fyrrnefndi hópurinn því borið hluta þeirra með hækkunum iðgjöldum. Fram kom fyrir nefndinni að ökumönnum umræddra ökutækja, svo sem torfæruhjóla, torfærubíla og keppnisbífhjóla, stæði áfram til boða að kaupa slysatryggingu ökumanns sem frjálsa tryggingu.
3. Samkvæmt 13. gr. frumvarpsins ber váttryggingafélag ábyrgð á tjóni gagnvart þriðja manni í mánuð frá þeim tíma er það sendir Umferðarstofu tilkynningu um að váttrygging sé fallin úr gildi. Lagt er til það nýmæli að umræddur mánaðarfrestur eigi aðeins við um ábyrgðartryggingu, en ekki slysatryggingu ökumanns og eiganda. Ástæða þessarar breytingar er sú að ekki þykir eðlilegt að eigandi eða ökumaður óváttryggðs ökutækis njóti þeirrar sérstöku tryggingar sem slysatrygging ökumanns og eiganda felur í sér. Nauðsynlegt verður að kynna þessa breytingu vel verði frumvarpið að lögum svo að tryggt sé að einstaklingar sem ákveða að setjast undir stýri á óváttryggðu ökutæki gera sér grein fyrir því að þeir njóti ekki tryggingarverndar slysatryggingar ökumanns og eiganda, og slíkt hið sama á við um eiganda óváttryggðs ökutækis sem ferðast sem farþegi í því.
4. Lagðar eru til breytingar á fyrningarreglum til að bæta réttarstöðu tjónþola og eyða réttaróvissu um upphaf fyrningarfrests. Nánari umfjöllun um breytingarnar er að finna í athugasemdum við 22. gr. frumvarpsins.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í 1. gr. kemur fram markmið frumvarpsins, þ.e. aukið umferðaröryggi allra vegfarenda hér á landi og að í gildi sé ábyrgðartrygging vegna ökutækja. Enn fremur er það markmið frumvarpsins að tryggja að þeir sem váttryggingarskylda beinist að hafi í gildi váttryggingu til þess að lágmarka þann kostnað sem ella lendir á þeim sem slíka váttryggingu hafa.

Um 2. gr.

Í 2. gr. kemur fram gildissvið frumvarpsins sem lýtur bæði að lögmæltum ökutækjetryggingum sem og skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækja.

Tilskipun 2009/103/EB tekur ekki á skaðabótaábyrgð og fer ákvörðun skaðabóta eftir lög-
gjöf viðkomandi aðildarríkis.

Um 3. gr.

Í greininni eru hugtökin aðildarríki, almenn umferð, ökutæki og ökutækjatrýgging skil-
greind.

Undir hugtakið aðildarríki falla aðildarríki sammingsins um Evrópska efnahagssvæðið, aðilar að stofnsamningi Fríverslunarsamtaka Evrópu auk Færeyja, en Ísland og Færeyjar gerðu með sér samning um viðskiptafrelsi, svokallaðan Hoyvíkur-samning, hinn 30. ágúst 2005. Hann tryggir færeyskum ríkisborgurum og fyrirtækjum sömu réttindi á Íslandi og Ís-
lendingar og íslensk fyrirtæki. Slíkt hið sama gildir í Færeyjum um Íslendinga og íslensk fyrirtæki.

Skilgreining á hugtakinu almenn umferð er samhljóða skilgreiningu hugtaksins í frum-
varpi innanríkisráðherra til nýrra umferðarlaga (þskj. 1050, 656. mál).

Undir skilgreiningu á hugtakinu ökutæki samkvæmt frumvarpi þessu falla þau ökutæki sem skráningarskyld eru samkvæmt áður nefndu frumvarpi innanríkisráðherra til nýrra um-
ferðarlaga.

Hugtakið ökutækjatrýggingar í skilningi frumvarpsins eru ábyrgðartrygging skv. 7. gr. og slysatrygging ökumanns og eiganda skv. 8. gr.

Um 4. gr.

Greinin fjallar um þá hlutlægu ábyrgð er hvílir á þeim er ber ábyrgð á ökutæki. Líkt og fram kemur í 1. mgr. 6. gr. frumvarpsins þá ber eigandi alla jafna ábyrgð á ökutæki og er fé-
bótaskyldur. Ábyrgð færist þó yfir á þann sem ökutækið notar í algeru heimildarleysi.

Í 3. mgr. er vísað til þess að lækka megi bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfær-
anda ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningu eða stórkost-
legu gáleysi. Sem dæmi um stórkostlegt gáleysi má nefna ölvunarakstur, akstur undir áhrifum fikniefna og ofsaakstur en ekki er um tæmandi upptalningu að ræða. Hér ber þó að á-
rétta að ekki er heimilt skv. 3. mgr. 13. gr. tilskipunar 2009/103/EB að undanskilja farþega frá rétti til að fá bætur fyrir tjón sitt í váttryggingarskilmálum á þeim grundvelli að hann hafi vitað eða mátt vita að ökumaður ökutækis væri undir áhrifum áfengis eða annarra vímugjafa á þeim tíma er tjónsatburður varð. Greinin er efnislega samhljóða 88. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki frekari skýringa.

Um 5. gr.

Í greininni kemur fram að við tjón af árekstri ökutækja skuli tjónið skiptast á þau að tiltölu við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Greinin er samhljóða 89. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki skýringa.

Um 6. gr.

Í greininni kemur fram að eigandi ökutækis ber almennt ábyrgð á ökutæki og er fé-
bótaskyldur, nema í þeim tilfellum er ökutæki er notað í heimildarleysi. Greinin er efnislega samhljóða 90. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki skýringa.

Um 7. gr.

Í 2. mgr. er innleidd 14. gr. tilskipunar 2009/103/EB sem kveður á um að aðildarríki skulu tryggja að lögmælt ábyrgðartrygging gildi í aðildarríkjum á grundvelli eins og sama iðgjalds allt samningstímabilið, þótt váttryggt ökutæki sé staðsett í öðru aðildarríki á því tímabili.

Jafnframt tiltekur tilskipunin að váttryggingin skuli veita þá váttryggingarvernd í hverju aðildarríki sem kveðið er á um í löggjöf viðkomandi ríkis, eða þá váttryggingarvernd þess aðildarríkis þar sem ökutækið er að öllu jöfnu staðsett þegar sú vernd er víðtækari.

Ef eigandi ábyrgðartryggðs ökutækis ákveður að fara með það úr landi þá getur hann fengið útgefið hjá tryggingafélagi sínu svokallað grænt kort (alþjóðlegt váttryggingarkort) sem staðfestir að ábyrgðartrygging sé í gildi og bæti það tjón er ökutækið kann að valda í öðru aðildarríki.

Í 3. mgr. er sérstaklega tekið fram að öll váttryggingafélög sem taka að sér ábyrgðartryggingu ökutækja hér á landi skuli vera aðilar að Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. (ABÍ). Slíkt ákvæði er nú í 2. mgr. 1. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar, nr. 424/2008.

Tilgreindar váttryggingarfjárhæðir í 5. mgr. eru gildandi fjárhæðir samkvæmt auglýsingu nr. 638/2010 um breytingar á váttryggingarfjárhæðum lögmæltra ökutækjatrýgginga og er ráðherra heimilt, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, að breyta þeim með auglýsingu sem birt er í Stjórnartíðindum.

Að öðru leyti er lagagreinin efnislega samhljóða 91. gr. umferðarlaga.

Um 8. gr.

Ákvæði um slysatryggingu ökumanns og eiganda var fyrst lögfest með gildandi umferðarlögum og er 8. gr. frumvarpsins að mestu samhljóða 92. gr. þeirra. Tilgangur ákvæðisins er að veita ökumanni bætur vegna slyss sem hann verður fyrir jafnvel þótt hann sjálfur beri ábyrgð á slysinu. Með lögum nr. 32/1998 var 92. gr. skýrð frekar og má þar nefna þrennt: Bótasvið ákvæðisins var tengt notkunarhugtaki ábyrgðartryggingarinnar, lagt var til að kveðið yrði á um að tryggingin næði ekki til ökumanns sem notar ökutæki í algeru heimildarleysi og auk þess var slysatryggingin einnig látin ná til váttryggingartaka sem slasast sem farþegi í eigin ökutæki eða á annan hátt af völdum eigin ökutækis.

Frá því að gildandi umferðarlög öðluðust gildi hefur tegundum ökutækja fjölgað mikið, svo sem ökutækjum sem ekki eru notuð sem hefðbundin samgöngutæki, heldur við tómsundurir. Notkun slíkra tækja má jafna við notkun á t.d. bátum og svifdrekum og er vandséð hvaða rök ættu að liggja baki því að notendur slíkra ökutækja njóti víðtækrar váttryggingarverndar á grundvelli laga um ökutækjatrýggingar en ekki þeir sem nota ýmis önnur tæki í tómsundum. Ökutæki þessi voru ekki höfð í huga þegar ákvæði um slysatryggingu ökumanns og eiganda var fyrst lögfest en þá var gengið út frá ökutækjum sem notuð eru í almennri umferð, þ.e. fólksbifreiðar, hópferðabifreiðar, vöru- og sendibifreiðar og bifhjól. Síðar hafa bæst við margar tegundir ökutækja sem mörg hver eru bæði notuð í almennri umferð og t.d. í leikjum og keppni. Ekki er eðlilegt að skyldutrygging skv. 8. gr. frumvarpsins gildi þegar ökutæki er notað í tómsundum sem e.t.v. felur í sér áhættutöku, svo sem í leik eða keppni, oft á þar til gerðum svæðum. Öðru máli gegni hins vegar um notkun sama ökutækis sem samgöngutækis í almennri umferð. Því er lagt til slysatrygging ökumanns og eiganda nái aðeins til ökumanns sem stjórnar ökutæki í almennri umferð. Með almennri umferð er átt við alla meðferð ökutækja og aðra umferð á vegum sem eru opnir almenningi og er hugtakið skilgreint í 3. gr. frumvarpsins í samræmi við skilgreiningu frumvarps til nýrra umferðarlaga.

Tilgreind váttryggingarfjárhæð í 3. mgr. er gildandi fjárhæð samkvæmt auglýsingu nr. 638/2010 um breytingar á váttryggingarfjárhæðum lögmæltra ökutækjatrýgginga og er ráðherra heimilt, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, að breyta þeim. Tekið er fram í niðurlagi 3. mgr. að um ákvörðun bótafjárhæðar fari eftir I. kafla skaðabótalaga, nr. 50/1993. Frá upphafi hefur verið litið svo á að um bætur úr slysatryggingunni fari eftir reglum skaðabótaréttar og hefur það jafnan verið tekið fram í váttryggingarskilmálum. Ákvæðið leiðir því ekki til breytinga að þessu leyti en edlilegt þykir að regla um ákvörðun bótafjárhæðar komi beinlínis fram í ákvæði um slysatryggingu ökumanns og eiganda.

Um 9. gr.

Í greininni er mælt fyrir um þá almennu skyldu eiganda að váttryggja ökutæki, auk undanþáguheimilda frá váttryggingarskyldu ökutækja vegna ökutækja í eigu ríkissjóðs, erlendra ríkja eða alþjóðastofnana. Greinin er samhljóða 93. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki skýringa.

Um 10. gr.

Ákvæðið á sér fyrirmynd í 7. gr. laga um brunatryggingar, nr. 48/1994, en í greininni er kveðið á um það nýmæli að lögboðið váttryggingariðgjald skuli njóta lögveðsréttar í ökutækkinu í eitt ár, sbr. 4. tölul. 1. mgr. 6. gr. laga um nauðungarsölu, og þar með standa framur almennum veðkröfum. Slíkur lögveðsréttur veitir heimild til að krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms.

Um 11. gr.

Lagt er til að í lögnum verði kveðið á um reglur um lok váttryggingar og vanskil sem ekki eru í XIII. kafla umferðarlaga. Ef váttrygging vegna skráðs vélknúins ökutækis fellur úr gildi skal viðkomandi váttryggingafélag senda tilkynningu þess efnis til Umferðarstofu þá þegar. Er hér um lítillaga breytta framkvæmd að ræða þar sem í gildandi reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar er gert ráð fyrir að félag sendi Umferðarstofu tilkynningu þremur mánuðum eftir gjalddaga iðgjaldsins.

Að öðru leyti er greinin efnislega samhljóða 12. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar og þarfnast ekki skýringar.

Um 12. gr.

Greinin fjallar um úrræði vegna óváttryggðra ökutækja og felur í sér það nýmæli að veitt er heimild til þess að leggja á sérstakt vantryggingagjald sem eigandi skal greiða. Gjaldið ásamt innheimtukostnaði skal njóta lögveðs í ökutækkinu og fjárnámsréttar hjá eiganda ökutækis án undangengins dóms eða sáttar. Er Umferðarstofu berst tilkynning um að váttrygging ökutækis sé úr gildi fallin skal vantryggingagjaldið lagt á mánaðarlega frá þeim degi. Þetta úrræði á sér fyrirmynd í 67. gr. umferðarlaga þar sem kveðið er á um svokallað vanrækslugjald sem lagt er á hafi ökutæki ekki verið fært til lögmæltrar skoðunar innan tilskilins tíma. Það úrræði hefur reynst mjög vel og hefur óskoðuðum ökutækjum stórfækkað.

Ástæða þykir til að kveða á um hámark gjaldsins, þ.e. bæði þess gjalds sem lagt er á mánaðarlega og heildarfjárhæð sem heimilt er að leggja á vegna sömu tilkynningar.

Í 6. mgr. er vísað til þess að greiðsla vantryggingagjalds fresti ekki réttaráhrifum samkvæmt ákvæðum greinarinnar nema eigandi greiði jafnframt gjaldfallið váttryggingariðgjald ásamt vöxtum og kostnaði. Með þessu er átt við að innheimtuaðgerðum verði haldið áfram

og vantryggingagjald lagt á mánaðarlega fram til þess tíma er skráningarnúmer ökutækis hafa verið lögð inn, gjaldfallið váttryggingariðgjald ökutækis ásamt vöxtum og kostnaði komið í skil eða samið hefur verið um greiðslu heildarskuldar.

Ráðherra er veitt heimild til að fela öðru stjórnvaldi álagningu og innheimtu vantryggingagjalds. Vantryggingagjald skal renna í ríkissjóð að frádregnum kostnaði vegna innheimtu þess.

Um 13. gr.

Lagt er til að í lögnum verði kveðið á um reglur um réttarstöðu tjónþola sem ekki er að finna í XIII. kafla umferðarlaga. Ákvæðið er á sér fyrirmynd í 2. mgr. 13. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar, nr. 424/2008. Ákvæðið felur í sér að váttryggingafélag ber ábyrgð á grundvelli ábyrgðartryggingar í mánuð frá þeim tíma er váttryggingafélag sendir Umferðarstofu tilkynningu um að váttrygging sé fallin úr gildi. Lagt er til það nýmæli að ábyrgð váttryggingafélags á grundvelli slysatryggingar ökumanns og eiganda falli niður frá því tímamarki er tilkynning er send Umferðarstofu um að váttrygging sé fallin úr gildi, í stað þess að hún gildi í mánuð frá þeim tíma er tilkynning berst líkt og með ábyrgðartryggingu ökutækis. Ástæða þessarar breytingar er sú að ekki þykir eðlilegt að eigandi eða ökumaður óváttryggðs ökutækis njóti þeirrar sérstöku tryggingar sem slysatrygging ökumanns og eiganda felur í sér.

Um 14. og 15. gr.

Í 14. og 15. gr. frumvarpsins eru reglur um tjón af völdum óþekktra eða óváttryggðra ökutækja. Slík ákvæði var ekki að finna í XIII. kafla umferðarlaga heldur í reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar, sbr. 20. og 21. gr. reglugerðar nr. 424/2008. Frumvarpsgreinarnar eru efnislega samhljóða þeim og leiða því ekki til breytinga eða þarfnast frekari skýringa. Þó er vert að nefna að 14. gr. felur í sér innleiðingu á 3. mgr. 10. gr. tilskipunar 2009/103/EB.

Um 16. gr.

Greinin fjallar um tjónsuppgjörsmiðstöð sem greitt getur bætur vegna tjóns að vissum skilyrðum uppfylltum. Greinin er samhljóða 94. gr. a umferðarlaga og felur í sér innleiðingu á 6. gr. tilskipunar 2009/103/EB.

Með „græna kortinu“ er átt við alþjóðlegt tryggingarskírteini sem útgefið hefur verið af lögbærum aðila í viðkomandi ríki sem staðfesting þess að viðkomandi ökutæki sé ábyrgðartryggt.

Um 17. gr.

Í greininni er kveðið á um upplýsingamiðstöð sem aðstoðar við öflun grundvallarupplýsinga sem nauðsynlegar eru við meðferð tjónamáls. Greinin er samhljóða 94. gr. b umferðarlaga og felur í sér innleiðingu á 23. gr. tilskipunar 2009/103/EB.

Um 18. gr.

Greinin kveður á um greiðsluskyldu og endurkröfurétt váttryggingafélaga. Hún er efnislega samhljóða 95. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki skýringa.

Um 19. gr.

Greinin fjallar um endurkröfunefnd sem kveður á um endurkröfurétt váttryggingafélaga og er samhljóða 96. gr. umferðarlaga og þarfnast því ekki skýringa.

Um 20. gr.

Samkvæmt 1. mgr. 97. gr. umferðarlaga skal, þegar einkamál er höfðað gegn þeim sem bótaskyldur er, einnig höfðað málið gegn váttryggingafélagi sem ábyrgðartryggt hefur ökutæk-ið. Eftir gildistöku laga nr. 30/2004, um váttryggingarsamninga, er ekki lengur þörf á slíku ákvæði. Í 44. gr. þeirra laga er kveðið á um stöðu tjónþola við ábyrgðartryggingu, en samkvæmt ákvæðinu getur tjónþoli nú krafist bóta úr ábyrgðartryggingu beint af váttrygginga-félagi. Ef tjónþoli höfðar mál til heimtu kröfu sinnar getur félagið þó krafist þess að hann beini málahöfðun einnig gegn váttryggðum aðila sem ber skaðabótaábyrgð. Lagt er því til að í 2. mgr. verði tilvísun til 44. gr. laga um váttryggingarsamninga. Greinin felur í sér innleið-ingu á 18. gr. tilskipunar 2009/103/EB.

Um 21. gr.

Í greininni er fjallað um skiptingu váttryggingarfjárhæðar í þeim tilvikum þegar bætur eru hærrí en váttryggingarfjárhæðinni nemur. Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 98. gr. um-ferðarlaga og þarfnast ekki skýringa.

Um 22. gr.

Í greininni er lögð til breyting á fyrningarreglum. Í 99. gr. umferðarlaga er mælt fyrir um tvenns konar fyrningarfrest, annars vegar fjögurra ára frest og hins vegar tíu ára frest. Um upphaf fyrningarfrests gilda tvær reglur. Fjögurra ára fresturinn byrjar að líða við „lok þess almanaksárs, sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fulln-ustu hennar“. Tíu ára fresturinn er hins vegar óháður mati á vitneskju kröfuhafa. Hann byrjar að líða þegar tjónsatburður verður. Í frumvarpinu er lagt til að fjögurra ára fresturinn gildi ekki varðandi kröfur um bætur vegna líkamstjóns. Um þær kröfur gildi alfarið tíu ára fyrn-ingarfrestur sem byrji að líða þegar tjónsatburður verður. Tíu ára fyrningarfrestur framlengist ekki.

Rökin fyrir tillögu um breytingu á fyrningarreglum eru einkum eðli líkamstjónsmála og óvissa hvað varðar mat á upphafi fjögurra ára fyrningarfrests í þeim málum. Undanfarið hefur málum fjölgað fyrir dómstólum þar sem deilt er um upphaf þessa frests. Virðist ekki hafa verið fullt samræmi í niðurstöðum dóma hvað þetta álitæfni varðar í einstökum málum. Má því telja að nokkur réttaróvissa ríki á þessu sviði sem er mjög óheppilegt. Með því að miða upphaf fyrningarfrests við tjónsatburð er þessari óvissu eytt.

Þá þykja breytingar sem gerðar voru á almennum reglum um fyrningu skaðabótakrafna með lögum nr. 150/2007, um fyrningu kröfuréttinda, styðja tillögu um breytingu. Í þeim lögum er gerður greinarmunur á fyrningarfresti skaðabótakröfu vegna líkamstjóns annars vegar og annarra skaðabótakrafna hins vegar. Er fyrningarfrestur krafna vegna líkamstjóns lengri en annarra bótakrafna og jafnframt er sá frestur lengri en hann var samkvæmt eldri fyrningarlögum.

Um 23. gr.

Í greininni er tæmandi talning á þeim reglugerðum sem ráðherra er skylt og heimilt að setja um nánari framkvæmd laganna.

Samkvæmt a-lið 1. mgr. skal ráðherra setja reglugerð um starfsháttu endurkröfunefndar skv. 19. gr., þar á meðal um hvernig váttryggingafélög senda nefndinni gögn um bótakröfur. Í gildandi rétti er fjallað um starfsháttu endurkröfunefndar í 26.–30. gr. reglugerðar nr. 424/2008, um lögmæltar ökutækjatrýggingar.

Í b-lið 1. mgr. er fjallað um skyldu ráðherra til að setja reglugerð um framkvæmd váttryggingarskyldunnar, m.a. um skyldu váttryggingafélags til að gefa út vottorð með upplýsingum um skaðabótakröfur vegna tjóns sem varða váttryggt ökutæki eða að ekki sé um slíkar kröfur að ræða. Í 5. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar eru reglur um útgáfu slíkra vottorða. Skyldu til að gefa út tjónsvottorð má rekja til fimmtu tilskipunar um ökutækjatrýggingar (2005/14/EB), sbr. lög nr. 155/2007, um breytingu á umferðarlögum.

Í c-lið 1. mgr. kemur fram skylda ráðherra til að setja reglugerð um málsmeðferð við álagningu og innheimtu vantryggingagjalds skv. 12. gr.

Samkvæmt 2. mgr. er ráðherra heimilt að setja ýmsar reglugerðir um ákveðna þætti frumvarpsins.

Í f-lið 2. mgr. kemur fram að sú skyldutrygging er felst í slysatryggingu ökumanns og eiganda samkvæmt frumvarpinu skuli aldrei taka til ökutækja við notkun þeirra við leik, æfingar, keppni eða aðra sambærilega áhættu. Vert er að taka fram að aðilum er nota ökutæki við leik, æfingar, keppni eða aðra sambærilega áhættu er að sjálfsögðu frjálst að kaupa sér frjálstar tryggingar sem veita sömu vernd og skyldutryggingin slysatrygging ökumanns og eiganda gerir samkvæmt frumvarpi þessu.

Um 24. gr.

Með frumvarpi þessu eru sett ný heildarlög um ökutækjatrýggingar, sem áður var fjallað um í XIII. kafla umferðarlaga. Lagt er til að Fjármálaeftirlitinu verði falið eftirlit með framkvæmd laganna verði frumvarpið að lögum.

Um 25. gr.

Með lögum þessum er tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/103/EB innleidd í íslenskan rétt. Tilskipunin á að draga saman í einn bálk eldri tilskipanir á þessu sviði sem hafa verið innleiddar í íslenskan rétt og á því innleiðing á tilskipun 2009/103/EB ekki að fela í sér efnislega breytingu á núgildandi rétti.

Um 26. gr.

Lagt er til að lögín taki gildi 1. janúar 2013.

Í 2. mgr. er tekið fram að reglugerðir og önnur fyrirmæli sem sett hafa verið skv. XIII. kafla umferðarlaga, nr. 50/1987, haldi gildi sínu við gildistöku laganna, að svo miklu leyti sem þau samrýmast ákvæðum laga þessara, uns nýjar reglugerðir og fyrirmæli hafa verið sett.

Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

Umsögn um frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar.

Með frumvarpi þessu er lagt til að sett verði sérlög um ökutækjatrýggingar og bótaábyrgð vegna tjóns af völdum vélknúinna ökutækja. Ákvæði um þessi atriði er nú að finna í XIII. kafla gildandi umferðarlaga og reglugerð nr. 424/2008 um lögmætar ökutækjatrýggingar. Breytingar frá núverandi fyrirkomulagi eru ekki víðtækar og eru fyrst og fremst byggðar á tilskipun 2009/103/EB um ökutækjatrýggingar sem innleidd verður verði frumvarp þetta að lögum.

Helstu breytingar sem frumvarpið felur í sér eru í fyrsta lagi að gildissvið reglna um skaðabótaábyrgð og vátryggingarskyldu er rýmkað þannig að það nái til ökutækja eins og þau eru skilgreind í tilskipun 2009/103/EB, í öðru lagi er lagt til að í lögnum verði reglur um atriði sem nú eru eingöngu í reglugerð en rétt þykir að verði í lögum, svo sem reglur um lok vátryggingar og tjón af völdum óvátryggðra og óþekkra ökutækja í þriðja lagi eru lögð til sterkari og hraðvirkari úrræði vegna óvátryggðra ökutækja og í fjórða lagi er lögð til rýmkun á fyrningarreglum.

Verði frumvarpið óbreytt að lögum er ekki gert ráð fyrir að það hafi í för með sér aukin útgjöld fyrir ríkissjóð.